

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Greenpeace kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi, koskien valtioneuvoston periaatepäätösluonnosta fossiilittoman liikenteen tiekartasta, ja lausuu seuraavaa.

Tiekartta toteuttaa tavoitteita, jotka asetettiin jo edellisen, Juha Sipilän hallituksen toimesta. Onkin syytä olettaa, että itse tavoitteille on laaja poliittinen tuki. Enää täytyy päättää keinoista. Samalla on syytä varautua myös siihen, että tulevaisuudessa tahtia vielä lisätään - onhan sekä Suomen että EU:n kokonaistavoitteita sittemmin jo päivitetty ja toisaalta globaali teknologiamurroksen vauhti kiihtynyt.

Tiekartassa tässä vaiheessa linjatut toimenpiteet ovat pääosin oikeansuuntaisia, mutta kokonaisuudessaan riittämättömiä. Kuten LVM itsekin toteaa (tiedote 6.10.), ei tavoitteisiin ole mahdollista päästä ilman fossiilisten polttoaineiden hinnoittelun muuttamista, mihin tieliikenteen päästökauppa ja polttoaineverotus ovat tehokkaimpia keinoja. Onkin selvää, että taloudellinen ohjaus on kaikkineen saatava kohdilleen osana kokonaisuutta, joka ei kurjista eikä eriarvoista, vaan kannustaa ja mahdollistaa.

Valtionvarainministeriön valmistelutyöhön vero- ja maksu-uudistuksesta sekä elvytystoimista liittyy erityisiä odotuksia, käynnistihän Suomi viime hallituskaudella, Petteri Orpon johdolla valtiovarainministereiden kansainvälisen ilmastokoalition talouspolitiikan työkalujen valjastamiseksi ilmastotavoitteiden toteutukseen. Kevään ja syksyn päätöksissä testataan, noudattaako Suomi itse koalition Helsinki-periaatteita. Pohdinnoissa mukana oleva malli tieliikenteen päästökaupasta on itsessään innovatiivinen, suomalainen työkalu, jonka jatkokehitys ja mahdollinen käyttöönotto (vaihe 3) kiinnostaa epäilemättä myös Suomen ulkopuolella.

Itse periaatepäättösluonnoksesta esitämme seuraavat tarkemmat huomiot:

Kertokaa jo johdannossa, mitä tiekartan toimilla saamme. Liikenteessä on käynnistynyt nopeasti etenevä globaali teknologinen murros, jonka myötä öljykäyttöisistä autoista tullaan luopumaan ja liikkumisen tavat monipuolistuvat. Tämä on paitsi iso haaste, myös iso, innostava mahdollisuus, jossa suomalaisilla on kaikki edellytykset pärjätä enemmän kuin hyvin. Olisi tärkeää, että periaatepäättös sanoittaisi tämän jo johdannossaan tavalla, joka tavoittaa ja vakuuttaa tavalliset, liikkumismahdollisuuksistaan huolestuneet kansalaiset.

Isoa kuvaa tulee kirkastaa. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan pitkä lista erilaisia keinoja. Silti on tärkeää kirkastaa isoa kuvaa siitä systeemimuutoksesta, jota tiekartalla tavoitellaan ja mitä se tarkoittaa liikennejärjestelmätason toimenpiteinä ja periaatteina, jotka ohjaavat toimenpiteiden ja infrainvestointien priorisointia. Nyt tätä systeemimuutosta kuvaavia elementtejä löytyy kyllä periaatepäättökseen eri otsikoiden alta, mutta kokonaiskuva siitä, mitä tavoitellaan ja miten muutosta hallitaan, jää hajanaiseksi.

Fossiilisten polttoaineiden myyntikielto 2045 on tiekartan tärkein uskottavuustesti. Tiekartta tavoittelee fossiilivapaata liikennettä 2045 mennessä, mutta ei vakuuta. Se, että päämäärä on kirjattu nyt vain epämääräisenä "pitkän aikavälin" tavoitteena, ei lähetä oikeita signaaleja kansalaisille, yrityksille, kunnille ja muille sidosryhmille, etenkin kun tiekartassa itsessään on tavoitteen kanssa ristiriitaisia oletuksia autokannan kehitystahdista. Ottaen huomioon autojen keskimääräisen 20 vuoden käyttöiän, on 2045 jo lähellä. Kuten ILMO-työryhmä jo 2018 esitti, tarvitaan selkeä fossiilisten liikennepolttoaineiden myyntikielto viimeistään vuodelle 2045. Aivan kuten kivihiilen käytön 2029 kieltävä laki, joka säädettiin säädettiin toimimaan "perälautana", lähettäisi fossiilipolttoaineiden myyntikielto vahvat signaalit kuntien, kotitalouksien ja yritysten investointipäätöksille jo nyt - jättäen kuitenkin riittävän pitkän siirtymäajan. Tällainen päätös olisi myös kansainvälisesti kiinnostava ja toisi uskottavuutta hallitusohjelman tavoitteelle tehdä Suomesta maailman ensimmäinen fossiilivapaa hyvinvointiyhteiskunta.

Biopolttoaineiden kestävä enimmäistaso selvitettävä ennen jakeluvuorituksen nostamista. Kuten periaatepäättösluonnos tunnistaa, "biopolttoaineiden valmistamiseen ja käyttöön liittyy merkittäviä riskejä raaka-aineiden kestävyysnäkökulmasta". Tiekartassa kuitenkin ehdotetaan, että vuoden 2030 jakeluvuoritus nostettaisiin nykyisestä 30 prosentista 34 prosenttiin samalla, kun siihen sisällytettäisiin myös biokaasu ja jakeluvuoritus. Syksyyn 2021 mennessä selvitettäisiin biopolttoaineiden saatavuuden kestävä enimmäistaso ja sen pohjalta päätettäisiin, nostettaisiinko jakeluvuoritus korkeammaksi kuin 34 %. Lähtötilanne on kuitenkin se, että jo nykyinen 30% jakeluvuoritus tieliikenteessä johtanee siihen, että valtaosa nestemäisten biopolttoaineiden raaka-aineista tulisi ulkomailta. Siksi nykyistäkään tavoitetasoa ei voi pitää kestäväenä - ei ainakaan ilman riippumatonta asiantuntija-arviota. Jotta hallitus lunastaa lupauksensa tutkimuspohjaisesta päätöksenteosta, on selvitys kotimaisten kestävien biopolttoaineiden saatavuuden enimmäistason syytä selvittää ennen kuin jakeluvuoritusta nostetaan edes 34 prosenttiin. Ylipäänsä tiekartassa

tulisi varautua myös siihen, että biopolttoaineita ei enää jatkossa pidetä laskennallisesti hiilineutraaleina.

Palmuöljytislettä ei tule luokitella jätteeksi vaan sivutuotteeksi, ja näin seurata muiden EU-maiden käytäntöjä.

Romutuspalkkioita tulee jatkaa, mutta ne on rajattava joukkoliikenteen, liikenteen palvelujen, pyörän ja täyssähköautojen hankintaan. Nykylinjaus, jonka mukaan uuden henkilöauton tulee olla päästöiltään enintään 120 g/km, on kestävä, ottaen huomioon, että merkittävä osa romutuspalkkioilla hankittavista autoista tulee olemaan käytössä yhä vuonna 2045. Lisäksi joukkoliikennelippuihin, liikenteen palveluihin tai sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseen saatavan tuen tulisi olla vähintään yhtä suuri kuin mitä se olisi täyssähköauton hankintaan.

Kaikkiaan ajoneuvojen hankintatuet ja kannusteet on ohjattava vahvemmin täyssähköautoille. Periaatepäätösluonnos tunnistaa, että "Täyssähköautojen osuus kaikista sähkökäyttöisistä henkilöautoista on Suomessa vain noin 16 prosenttia, kun se kansainvälisesti on noin 60 prosentin tasolla." Olemme siis jo kehityksestä jäljessä. Hybridiautot ovat siirtymäkauden ratkaisu ja se siirtymäaika on ohi nopeammin, kuin mitä tiekartta nyt olettaa. Siksi tukitoimet pitää kohdistaa selkeämmin täyssähköautoihin.

Tiekartan on nojattava vahvemmin sähköpyöriin kaupunkiseutujen liikkumisen uudistajina. Sähköavusteiset pyörät ja perhepyörät (taakkapyörät) ovat kaupunkiseuduilla jo nykyisellään houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille. Niiden houkuttelevuutta ja toimivuutta tulee parantaa entisestään muun muassa vahvemalla panostuksella pyöräilyinfraan ja pyöräteiden talvikunnossapitoon sekä nostamalla pyörän ostoon myönnettyt romutuspalkkiot samalle tasolle sähköautojen kanssa.

Ylipäänsä kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) edistämiseen tulee kohdistaa voimakkaampia tukitoimia.

Suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetukien nosto on erittäin tärkeä toimi, mutta tarve on tätäkin suurempi, kun huomioidaan koronapandemian aiheuttamat matkustajakadot ja toisaalta tavoite kulkutapojen muutoksesta.

Tiekartan tulisi sitoutua haitallisten piilotukien tunnistamiseen ja poistamiseen, kuten pysäköintipaikkojen rakentamisen vähimmäisnormien poistamiseen, työmatkakulujen verovähennysoikeuden muuttamiseen kulkutavasta riippumattomaksi sekä määrittämällä työntäjän tarjoamalle maksuttomalle pysäköinnille verotusarvo.

Ruuhkamaksujen tulot tulee ohjata kunnille, ei valtiolle.

Liikennetoimenpiteiden terveysvaikutukset ja yhteiskunnalliset kokonaishyödyt tulisi arvioida etukäteen ja tehdä näkyviksi.

Linjaus siitä, että infrainvestoinnit suunnataan jatkossa perustuen tavoitettiin, suoritteiden kasvuennusteiden sijaan, on erittäin tärkeä ja vaatii mittarit ja seurannan.

Seurantamittaristoon pitää lisätä myös oikeudenmukaisuutavoitteet ja niiden vuotuinen seuranta, jotta voidaan varmistaa, etteivät toimet johda epätoivottuihin seurauksiin, kuten liikkumiskulujen nousuun pienituloisilla.

Kosonen Kaisa
Greenpeace